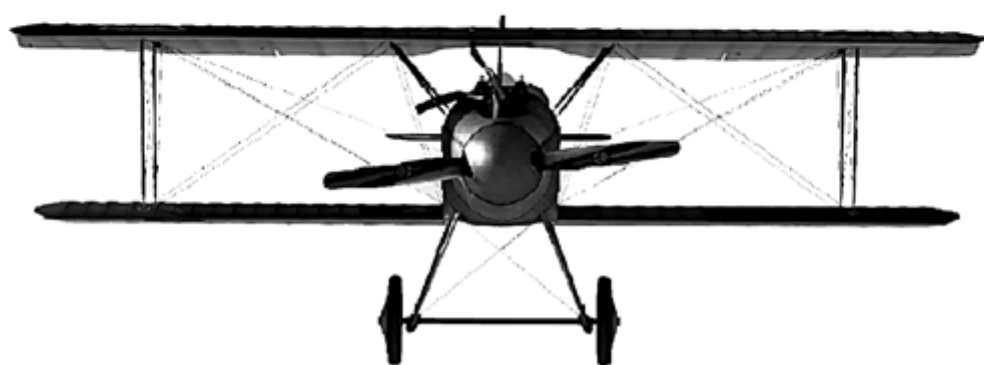
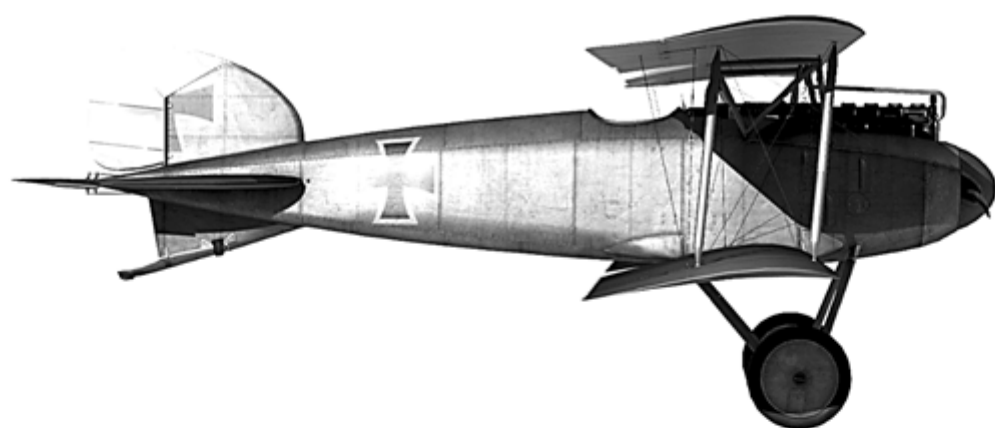
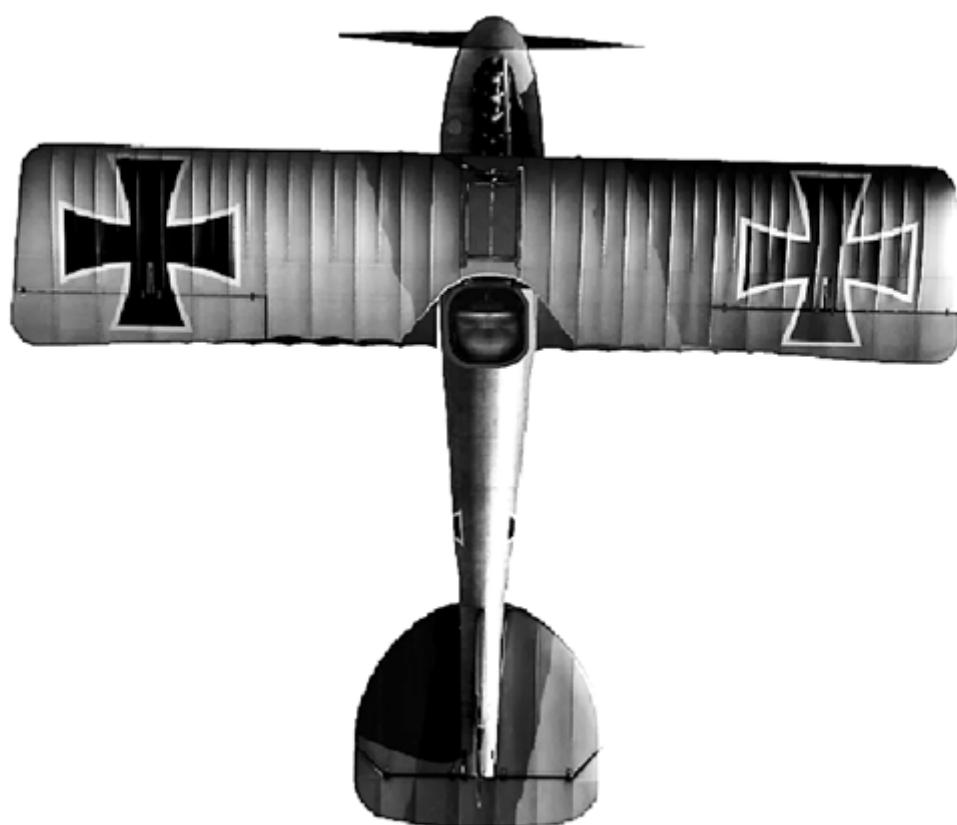


Albatros D.II It

РУКОВОДСТВО ПИЛОТА



Историческая справка

Исходя из жалоб пилотов самолета Albatros D.I о плохом верхнем обзоре, конструкторы фирмы **Albatros Werke**, под руководством инженера Роберта Телена (Robert Thelen), разработали модель **D.II**, предложив в качестве решения проблемы обзора смещение верхнего крыла на 36 см ближе к фюзеляжу и его небольшой вынос вперёд.

Перестановка кабинных стоек также улучшила передний обзор. Тем не менее, от D.I осталась прежняя конструкция фюзеляжа, расположение двигателя и вооружение. Внешний вид практически не изменился. Германская инспекция воздушных войск заказала первую партию из 100 единиц **D.II** в августе 1916 года.

В ноябре 1916 года инспекция запретила использование на новых самолётах радиаторов Виндхофа (за свой внешний вид они получили прозвище «ушные радиаторы»). Это случилось потому, что двигатели, оснащённые этими радиаторами, расположенными в фюзеляже на одном с ними уровне, были очень уязвимыми в боевых условиях. Попадание в такой радиатор вызывало мгновенную остановку подачи охлаждающей жидкости в мотор, что приводило к перегреву и быстрой его остановке. На поздних сериях **D.II** в центральной секции верхнего крыла устанавливался «обтекаемый радиатор» Тевеса-Брауна. Благодаря своему расположению над двигателем, он даже при повреждении мог ещё некоторое время продолжать сохранять работоспособность.

Модель **D.II** являлась основной на вооружении подразделения Jagdstaffel 2 (Jasta 2), одной из первых специализированных истребительных эскадрилий в Германских военно-воздушных силах. К числу самых знаменитых лётчиков, пилотировавших **D.II** можно отнести Освальда Бёльке и Манфреда фон Рихтгофена. Благодаря высокой скорости, и хорошей аэродинамике и сильному вооружению, **D.II** сразу завоевал популярность среди пилотов и вернул превосходство в небе над истребителями-бипланами союзников, типа Airco DH.2 и Nieuport 11C.1

Фирма **Albatros Werke** и её восточно-прусский филиал в Свиамюнде выпустили 200 самолётов модели **D.II** (не включая опытные прототипы). Ещё 75 по лицензии построила компания LVG (Luft-Verkehrs-Gesellschaft). Наибольшее число машин, непосредственно участвовавших в боевых действиях зарегистрировано в январе 1917 года — 214 единиц. Однако, боевая служба **D.II** продолжалась недолго. Они активно применялись на западном фронте до конца весны 1917 года, когда были постепенно заменены усовершенствованным «Альбатросом» D.III. Однако на 30 июня 1917 года в прифронтовых немецких ангарах всё ещё находились 72 самолёта **D.II**.

Австрийская компания Oeffag (Oesterreichische Flugzeugfabrik AG) также получила лицензию на постройку **D.II** для военно-воздушных сил Австро-Венгерской империи. На австрийских машинах были установлены двигатели Austro-Daimler, мощностью 185 лошадиных сил. Oeffag выпустил всего лишь 16 единиц, прежде чем было запущено производство модели D.III.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип: истребитель
Схема самолета: биплан
Экипаж: 1 пилот
Первый полёт: 1916 г.
Производитель: Albatros Werke,
Ostdeutsche Albatros Werke,
Luft-Verkehrs-Gesellschaft mBH
Основные эксплуатанты: Имперские ВВС Германии
Единиц произведено: 768

Технические характеристики

Двигатель: Рядный 6 цилиндровый Mercedes D.III
Мощность: 160 л.с.

Размеры

Высота: 2640 мм
Длина: 7400 мм
Размах крыла: 8500 мм
Площадь крыла: 24.9 м²

Вес

Пустой: 673 кг
Взлетный: 898 кг
Объем топливного бака: 85 л
Объем маслобака: 10 л

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Лётные характеристики

Скороподъемность:

1000 м — 4 мин. 27 сек.

2000 м — 9 мин. 26 сек.

3000 м — 16 мин. 10 сек.

4000 м — 30 мин.

Максимальная скорость (км/ч):

у земли — 164

1000 м — 156

2000 м — 148

3000 м — 139

4000 м — 129

Практический потолок 5000 м

Продолжительность полета (ч., мин.):

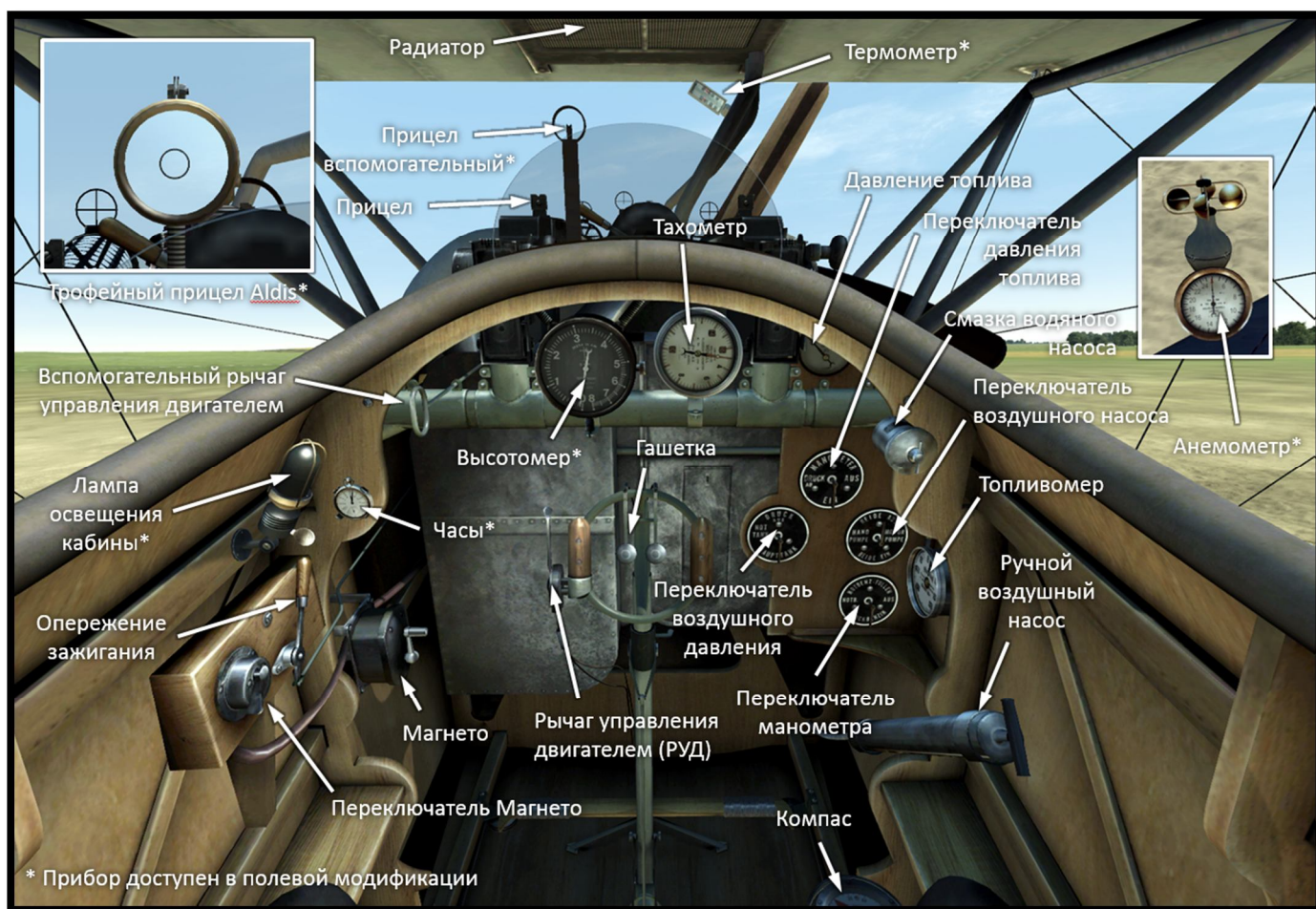
боевой реж. - 1ч. 20мин

крейсерский реж. - 2ч.50 мин

Вооружение: Пушечно-пулемётное 2 x Spandau LMG 08/15,
по 500 патронов (7.92 мм) на ствол.

Модификация Вооружения: 1 x 20 мм надкрыльевая пушка Becker,
4 магазина по 15 патронов каждый

КАБИНА



ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

- Проверить показания топливомера
- Проверить органы управления. Убедиться в легкости хода ручки управления самолетом и педалей руля направления.
- Рычаг Управления Двигателем (РУД) – перевести в положение **МАЛЫЙ ГАЗ** (рычаг на себя до упора)
- Переключатель зажигания (магнето) - **Вкл. (E)**
- Рычагом Управления Двигателем установить обороты 600 об/мин.
- Произвести прогрев двигателя до рабочей температуры (стрелка тахометра стабилизируется)

Инструкция летчику

Взлет

После запуска и прогрева двигателя выполнять взлет по готовности. Для этого перевести рычаг управления двигателем (РУД) на Взлетный Режим (от себя до упора), а после начала разбега слегка отклонить штурвал управления (РУС) вперед «от себя», чтобы поднять нос. По мере нарастания скорости и возрастания эффективности элеронов штурвал управления следует постепенно убирать ближе к нейтральному положению. Для выполнения отрыва и начала набора высоты следует плавным движением перевести штурвал управления на себя.

Летные характеристики

Albatros D.II имеет тенденцию к сваливанию на левое крыло. В остальном самолет ведет себя достаточно стабильно, и у любого опытного пилота должно возникнуть каких-либо особых трудностей в пилотировании. В пикировании D.II ведут себя уверенно, однако ни при каких обстоятельствах нельзя допускать, чтобы обороты двигателя превышали 1600 об/мин.

Безопасное сваливание в штопор на Albatros возможно на высоте более 2000 м. Для выхода из штопора необходимо, выключить двигатель, отклонить педали руля направления сторону противоположную вращению, а штурвал управления в сторону вращения. После прекращения вращения перевести педали и штурвал в нейтральное положение и включить двигатель. Следует сохранять положение самолета носом вниз, пока не будет достигнута достаточная скорость полета.

D.II обладает хорошей маневренностью и превосходит многие британские или французские самолеты

Посадка

Заход на посадку следует выполнять по направлению против ветра с работающем в режиме «Малого Газа» двигателе. Непосредственно перед приземлением выдерживать самолет таким образом, чтобы произвести касание в так называемом трехточечном положении (с одновременным касанием земли колесами и хвостовым оперением).

ОГРАНИЧЕНИЯ

Макс. Обороты	1700
Макс. температура (C°)	88
Продолжительность полета, (мин.) (продолжительность полета в боевом режиме, т.е. на максимально возможной мощности самолета)	80
Максимальная скорость снижения, км/ч (IAS) (скорость, при которой начинает разрушаться планер самолета)	300
Максимальная скорость снижения, миль/ч (IAS) (скорость, при которой начинает разрушаться планер самолета)	186
Максимальная скорость поворота, км/ч (IAS) (скорость, при которой рули высоты могут быть полностью отклонены без повреждения крыльев)	215
Максимальная скорость поворота, миль/ч (IAS) (скорость, при которой рули высоты могут быть полностью отклонены без повреждения крыльев)	134
Максимальная скорость у земли, км/ч (IAS)	164
Максимальная скорость у земли, миль/ч (IAS)	102
Оценка маневренности (по шкале от 1-10)	7
Оценка вращения (по шкале от 1-10)	9
Оценка боеспособности (по шкале от 1-10)	2
Наиболее опасные противники	Sopwiths, SE5a, Spad 13

ВЫВОД ИЗ ШТОПОРА

ЛЕВОГО	ПРАВОГО
Стандартный способ: РУС ОТ СЕБЯ и в сторону штопора, затем руль направления в сторону, противоположную штопору.	Стандартный способ: РУС ОТ СЕБЯ и в сторону штопора, затем руль направления в сторону, противоположную штопору.

ДОСТУПНЫЕ ФУНКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ

